(Ingresan a Sala los representantes de la Mesa Nacional - No al Peaje)

SEÑORA PRESIDENTA.- Esta Comisión da la bienvenida a los integrantes de la Mesa Nacional -No al Peaje a quienes pedimos disculpas por la ausencia de algunos señores Senadores -algunos de los cuales se han tenido que retirar antes de la finalización de la sesión- que integran la Comisión debido a que hay otras actividades simultáneas y a que a la hora 16 hay una sesión extraordinaria del Senado. En este sentido, es necesario aclarar que lo que aquí se manifieste será tomado por la versión taquigráfica y se repartirá a todos los señores Senadores.

SEÑOR REYES.- Soy vocero de la Mesa del departamento de Colonia, integrado con San José -tenemos en común el impuesto al peaje- y además soy miembro de la Mesa de la Coordinadora Nacional.

En primera instancia quiero agradecerles por habernos recibido y, más allá de plantear las inquietudes -lo que voy a hacer al cierre de nuestra presentación- quiero decir que tomé la palabra porque los compañeros me han encomendado que fuera vocero nacional, o sea, de todas las Mesas.

A continuación, los compañeros harán uso de la palabra en el siguiente orden: primero lo hará quien representa a Santa Lucía, luego a Paso de los Toros y a Mercedes. Finalmente, haré el cierre con una pequeña evaluación. Les agradecería -no sé si habrá un diálogo con ustedes- que podamos plantear todos, ya que no somos profesionales sino simplemente vecinos. Ustedes son nuestros representantes nacionales y nuestra misión es atender a nuestras familias; si estamos haciendo este planteo es porque tristemente algo está fallando en el sistema.

SEÑOR ESTRAMIL.- Represento a la ciudad de Santa Lucía y antes que nada quiero agradecer a la Comisión del Senado por habernos recibido y quedamos a disposición para responder las preguntas que los señores Senadores quieran formular.

El peaje en la Ruta 11 fue instalado hace cinco años a la altura de Villa Rodríguez; funcionó tres años y medio y no se hicieron obras, es decir que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas recaudó, pero en el tramo de la ciudad de Santa Lucía a la de San José no se ejecutaron obras. Hace un año y medio fue trasladado al kilómetro 81 de la Ruta 11, a siete cuadras del puente sobre el Río Santa Lucía, lo que ha traído para nuestra región una cantidad de hechos negativos.

Tenemos que tener en cuenta que esta es una ciudad grande, que comprende a Santa Lucía, al área rural y que del lado de San José está Pueblo Nuevo, con los dos hospitales psiquiátricos: la Colonia Etchepare y Santín Carlos Rossi. El peaje fue ubicado a mitad de camino, esto es, entre Santa Lucía y los dos hospitales psiquiátricos.

Cabe señalar que entre las zonas de Capurro, 25 de Agosto, Cardal e Independencia, durante decenas y decenas de años mantuvimos un importante intercambio comercial, social, familiar, agropecuario y cultural pero, sobre todo, desde el punto de vista de la salud, porque uno de los hospitales psiquiátricos, la Colonia Bernardo Etchepare, cuenta con una policlínica externa y solamente en la ciudad de Santa Lucía y en las áreas rurales se otorgaron 12.000 carnés de asistencia de Salud Pública. Muchas de estas personas concurren a los hospitales a los efectos de realizarse análisis y diferentes estudios. En las colonias trabajan 600 funcionarios y hay un tránsito permanente de 1.900 pacientes, algunos de los cuales se hospedan en casas de familia en la ciudad de Santa Lucía y, por supuesto, concurren a las colonias para abastecerse de medicamentos y efectuarse sus controles médicos.

Se nos dijo que en estos cinco años, con el plan de obras, se iba a generar una cantidad importantísima de puestos de trabajo. A la fecha, solamente se instalaron 12 focos sobre el puente carretero que está en el Río Santa Lucía y se está ejecutando una obra de reparación de la ruta de diez kilómetros. En virtud de que la empresa Díaz ofreció puestos de trabajo, se anotaron 1.500 personas, de las cuales ingresaron a trabajar solamente cuatro.

De acuerdo con un sondeo que se ha hecho en la actividad comercial y agraria por el intercambio que se registraba, entendemos que allí se perdieron más de cien puestos de trabajo. Además, esto influyó en el turismo, siendo esta una región considerada turística.

Otro elemento muy negativo que debemos tener en cuenta es que el puente sobre el río Santa Lucía, en la Ruta 11 es inundable y el año pasado se cortó sesenta días. Es decir que para llegar, por ejemplo, a las colonias -ya sean los pacientes, los profesionales, los funcionarios, los pequeños productores, etcétera- se debe dar un giro de 132 kilómetros, cuando el puente tiene una longitud de 100 metros. Es decir que hay un peaje ubicado en un lugar estratégico que acarrea consecuencias negativas, porque es inundable y, además, porque se encuentra a mitad de camino de dos hospitales y de toda una región que durante años mantuvo un gran intercambio en todo sentido.

En cuanto a las gestiones que hemos llevado adelante, nos encontramos con que las respuestas por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas han sido a título individual. Luego de instalado el peaje, en principio, el Ministerio exoneró al ómnibus que va a los hospitales psiquiátricos, luego a los taximetristas, cuatro meses después, lo extendió a los remiseros y, en su totalidad, a los vecinos que vivieran en un radio de cinco kilómetros de los departamentos de San José y Florida. Y, a la ciudad de Santa Lucía, que está a seis cuadras, no la exoneró.

Realmente, no entendemos en qué se basa este mecanismo de exoneración individual ni cuál es su reglamentación vigente. Seguramente, ello lo sabrán los señores Senadores que es a quienes les corresponde controlar en este caso.

Hace dos años que estamos reclamando por esta situación y queremos que ello sirva como antecedente para los futuros nuevos peajes.

Por último, quiero decir que el artículo 6º de esta nueva reglamentación -que nos llama mucho la atención- expresa que cuando el peaje de la Ruta 11, kilómetro 81, pase al concesionario encargado de la megaconcesión, regirá este nuevo Decreto, es decir, que se va a pagar un bono anual que se puede sacar mensualmente. Nos llama poderosamente la atención y, además, desconocemos si dicha adjudicación se hace por licitación pública; por cuántos años vamos a tener ahí el peaje; si en dicha licitación pública hay un pliego de condiciones que determine los años que va a estar ahí el peaje y si hay un plan de obras en el pliego de condiciones que determine cuáles van a ser las obras que se van a ejecutar y si éstas son acordes con la situación de la región, o sea, si se va a levantar ese puente sobre el Río Santa Lucía o si vamos a tener que seguir con el puente inundable. Reitero que desconocemos por completo qué es lo que quiere decir este artículo 6º en lo que refiere al hecho de cuántos años tenemos por delante para soportar este peaje sin tener en claro si su fin es o no mejorar la situación de la región.

Por lo tanto, nos sumamos a la Comisión Nacional y reclamamos que el día 30 de abril, cuando se termine el contrato con la empresa Hernández y González, que no sabemos si se le va o no a conceder la explotación por varios años más, se retire este peaje. Este es el reclamo de la gente de la ciudad de Santa Lucía. Además, este artículo 6º es discriminatorio porque se exonera de este Decreto del Poder Ejecutivo a los vecinos de San José y Florida y, sin embargo, se aplica, nuevamente, en forma diferente, esta resolución para los vecinos de Santa Lucía.

Agradecemos a los señores Senadores que nos hayan recibido y estamos a las órdenes para responder cualquier clase de pregunta.

SEÑORA VÁZQUEZ.- Pertenezco al grupo de vecinos de Paso de los Toros.

Este peaje, es uno de los ocho nuevos peajes que fueron instalados y, aclaro que la población de Paso de los Toros, a sólo doce horas de haberse comenzado a cobrar dicho peaje, fue una de las pocas que realizó las primeras movilizaciones. ¿Por qué se dio esto así? Por el impacto que esto tuvo en una población de 14.000 habitantes que vio cortada su libre circulación. Los vecinos tienen una realidad muy clara y es que, si en el día de hoy no disponen de dinero en sus bolsillos, no pueden pasar de un lado hacia el otro, ya sea los que viven en el departamento de Durazno -esto incluye a Sarandí de la China y sus alrededores- como los vecinos de Paso de los Toros. A nosotros, como isabelinos que somos, nos cuesta reconocer el hecho de que en el año 1959 las aguas del Río Negro quisieron hacer desaparecer una ciudad y hoy, a 100 años -porque el 17 de julio es el Aniversario de nuestra ciudad- nos encontramos con este peaje en la puerta, que es una portera, y es realmente doloroso el hecho de tener que pagar para entrar y salir de nuestro pueblo, que luego de aquellas grandes inundaciones fue levantado codo a codo por los isabelinos. Tal vez los señores Senadores tengan que tomar una nueva decisión política -es por eso que hoy estamos aquí con ustedes- y, a su vez, medir el impacto que ha causado este peaje en Paso de los Toros.

En lo que refiere a su instalación, está ubicado a 500 metros de la Escuela de Pueblo Centenario y a 60 kilómetros de la ciudad de Durazno, por lo tanto, no impacta en el departamento de Durazno, sino que lo hace en Paso de los Toros, que se encuentra en la puerta de esta ciudad.

Por otro lado, al costado de esta Escuela, están construyendo las viviendas de MEVIR y, enfrente, se están fraccionando terrenos, es decir que en un período no muy lejano, este peaje va a quedar dentro de la población de Centenario que, si bien pertenece al departamento de Durazno, forma parte de un barrio más de Paso de los Toros, ya que Centenario se nutre, vive, prácticamente, en la misma sociedad que la de Paso de los Toros. Quiero comunicarle a los señores Senadores que este peaje, para una población de 14.000 habitantes, es un impacto muy grande.

No tenemos camino de alternativa, es decir, pasamos por ahí y pagamos o, de lo contrario, no pasamos. Ultimamente se han dado situaciones bastante dolorosas de gente que no ha tenido cincuenta centésimos de crédito en su tarjeta, por lo que ha debido volver para atrás. Estas son pequeñas situaciones pero, a su vez, de gran impacto en el ciudadano común desde el punto de vista psicológico, porque si hoy una persona no tiene dinero, no puede salir de su ciudad.

En nuestro poder tenemos la recolección de firmas que hemos realizado entre los vecinos que le dicen "NO" al peaje. Es decir que si bien hoy estamos aquí sentados, sabemos que detrás de nosotros está una población latente y esperando soluciones. Por eso apelamos a ustedes para que revean esta situación.

También nos preguntamos, como vecinos que somos, cómo estos ocho nuevos peajes quedaron entre dos concesionarias, es decir, Alvarez y González y Ramón Alvarez. Consideramos que está en los señores Senadores el querer saber un poco más acerca de por qué se dio este monopolio con esta gente.

Quizás existan, además, otros aspectos que los señores Senadores consideren conveniente investigar, por ejemplo, que en nuestra ciudad el señor Ministro Lucio Cáceres continuamente nos ha dicho que hasta que no se vean construir las obras no se empezaría a cobrar. Nosotros tenemos imágenes y documentos al respecto, por lo que entendemos que, aunque nos duela decirlo, el señor Ministro nos mintió. Digo esto porque todo el mundo pensó que primero se iban a ver las obras y, cuando quisimos acordar, el peaje se empezó a cobrar. Hoy vinimos con los compañeros y recién vimos en el kilómetro 202 de la Ruta 5 una máquina y cuatro funcionarios, por lo que la pregunta que nosotros nos hacemos es si esa es la obra que se está realizando. Se ha hablado de 4.000 puestos de trabajo y de una cantidad de situaciones que se verían reactivadas y nosotros, como gente del interior -que a veces somos un poco crédulos- pensamos que, como Paso de los Toros es una ciudad que no tiene fuentes de trabajo, que ha sufrido el cierre del Banco Hipotecario, el desmantelamiento de AFE, la reestructura de UTE, el continuo achicamiento del Banco de la República y el cierre del Banco Comercial -que ya está decretado- eso podría ser positivo. Sin embargo, hoy en día la realidad es esta: Paso de los Toros está trastocado en su esencia misma porque se han roto todos los lazos afectivos de la gente que viajaba desde Baygorría hacia Paso de los Toros -Baygorría es una localidad que está a 40 kilómetros- y actualmente, para visitar a sus padres, muchos de los obreros que viven allí lo piensan dos veces. Digo esto porque, en sus comienzos, era de $ 85, ahora es de $ 90 y no sabemos cuánto será dentro de cuatro meses porque es un valor dólar y tiene que ver con el IPC, por lo que nadie nos puede garantizar o asegurar que, en cualquier momento, no tengamos una tarjeta que no podamos pagar.

Por eso nosotros apuntamos siempre al levantamiento del peaje porque sabemos que está mal ubicado y esto ha causado un enorme daño en la población.

El peaje está a 140 kilómetros de Tacuarembó, y puede llamar la atención el hecho de que esa ciudad no se ha movilizado. Lo que ocurre es que para ellos tiene otro efecto porque frena el contrabando; en realidad, el peaje a ellos los ha favorecido mientras que a Paso de los Toros la ha acorralado.

SEÑOR ARIGON.- Integro el movimiento "No al peaje y no a la Megaconcesión" de Mercedes.

Debo decir que nosotros estamos en contra del peaje y de la megaconcesión, en primer lugar, porque impide -en algunos casos en forma parcial y en otros totalmente- la libre circulación de las personas, como está establecido en la Constitución. Ya hay comerciantes que han visto reducida su actividad comercial porque no pueden transitar con la fluidez con que lo hacían antes.

En segundo término, porque el peaje implica una doble imposición: por un lado, el Gobierno está recaudando dentro del IMESI una parte que va para el Presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -una parte importante- y, por otro, con esa misma función -construir rutas y puentes o reconstruirlas- está recaudando el peaje. O sea que está recaudando dos veces con el mismo objetivo, lo que nos indica que lo está haciendo de más. Digo esto porque si con lo que recaudaba el Ministerio hasta este momento le alcanzaba -o, por lo menos, hasta hace unos años- y ahora va a recaudar con los peajes para reconstruir totalmente esas rutas, quiere decir que se está recaudando de más, lo que implica que se está cobrando un verdadero derecho de tránsito, no solamente un impuesto sino el derecho a transitar por las rutas.

El de la Megaconcesión de los peajes es un caso en el que el inversor no tiene riesgos.

Sucede totalmente lo contrario cuando una persona invierte en una empresa pequeña, mediana o grande, donde, luego de realizada la inversión tiene un riesgo, el de no poder recuperar el capital y de que vaya mal en la empresa. En este caso, con los peajes se recauda en forma previa y la construcción y reconstrucción de rutas se harán después. O sea que la empresa concesionaria no asume riesgos. Estos peajes tienen un efecto sobre los bienes de consumo y los encarece.

En algunos casos bastante, como puede ser el transporte de trigo que venga de departamentos alejados de Montevideo, lleguen a este departamento y después el trigo convertido en harina vuelve hacia el interior. Es decir que se está afectando directamente los precios de los artículos de consumo. En el caso de la Megaconcesión de los peajes, el Gobierno está asegurando a los concesionarios un ingreso anual. Si el concesionario no obtiene ese ingreso anual, el Gobierno se encarga de entregárselo.

En consecuencia, lo que el concesionario no cobró por peaje lo va a recibir como una entrega del Gobierno proveniente de Rentas Generales, o sea, dinero de toda la población. Por eso nosotros no estamos de acuerdo con el decreto que emitió el Poder Ejecutivo donde se establecía que con el pago de un peaje, en este caso $ 90, la persona que trabaja habitualmente en el lugar o está domiciliada en la zona, puede transitar durante todo el mes con esa cifra. No estamos de acuerdo, porque esa diferencia en el cobro de peaje se va a pagar de Rentas Generales, es decir, la termina pagando toda la población. A su vez, es mucho más gravoso para todas las personas que tienen menos poder adquisitivo. Inclusive ese decreto empezaba a regir a partir del 1º de abril y por lo menos en el peaje de Soriano-Fray Bentos todavía no empezó a regir, no está instrumentado. Entonces, no hay seriedad en las medidas que se están tomando. ¿A quién beneficia esto, además de hacerlo a la empresa concesionaria y a las otras que son tomadas por licitación para el mantenimiento y reconstrucción de rutas? Fundamentalmente, al sistema financiero porque se están sacando diariamente recursos de la población, los cuales ésta podía gastar en su consumo diario, sea normal o suntuario, el cual mantiene la fuente de trabajo. Y ese dinero que se extrae -porque el peaje es una verdadera industria de extracción de dinero, fácil de obtener- se deposita diariamente en el sistema financiero. Por lo tanto se consigue otro de los fines que se está manejando con las privatizaciones.

Por otro lado, estamos en contra de la Megaconcesión porque es una forma de instrumentar privatizaciones de bienes públicos. Así como en este caso se privatiza la administración de las rutas, mañana, por ese mismo sistema, se puede privatizar la propiedad de las rutas; la administración de los rieles del ferrocarril o su propiedad o, las aguas. Esto nos conduce a ver quiénes son los posibles concesionarios, de acuerdo a la Ley de Reactivación Económica, que es donde se legisla sobre la Megaconcesión y, la cual -como a esta altura ya sabemos- no es de reactivación económica. Y, a su vez, lo que está dentro de la ley tampoco lo será.

Los concesionarios pueden ser empresas establecidas en el país, pero también pueden serlo organismos de crédito internacionales. O sea que el Fondo Monetario Internacional o el Banco Interamericano de Desarrollo mañana pueden ser propietarios de estos servicios o de las rutas por considerarlo como parte de pago de las deudas que tiene el país.

Pensamos que la única forma de resolver estos problemas es el incremento de la producción. No creemos correcto que cuando un Gobierno tiene pocos recursos y, por ende, queda en evidencia su mala administración, acuda siempre a un incremento de impuestos. El peaje, en realidad, tiene esa función porque está aliviando los recursos que van para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a los efectos de destinarlos a otros objetivos. El caso de la mala administración está reflejado en la recaudación del IMESI, pues en 2001 fue de $ 7.800:000.000 y luego, aun con el aumento de los combustibles, pasó a ser de $ 7.000:000.000. De modo que, a pesar de todos los incrementos registrados, la recaudación por concepto del IMESI disminuye. Ese es, insisto, un claro ejemplo de mala administración y de por qué baja la recaudación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para realizar este tipo de trabajos.

Por lo expuesto, pensamos que la única y verdadera solución, si bien no para este año -porque en el que viene habrá que aumentar otros impuestos- sino para los próximos, es la creación de fuentes de trabajo productivas que, en última instancia, van a generar recursos para el Gobierno y la población.

SEÑOR DE LEON.- Aclaro que soy de Paso de los Toros.

Entendemos -y lo decimos con propiedad- que el señor Ministro se comprometió a empezar a cobrar los peajes después que estuviera terminado por lo menos el cincuenta por ciento de las obras. Sin embargo, hoy se están cobrando los peajes pese a que no hay obras. Esa situación ha perjudicado enormemente a Paso de los Toros, tanto a nivel turístico, comercial y ganadero. En este último caso es así porque la gente de los escritorios rurales debe pasar diez veces por el peaje y en cada caso debe pagar. Asimismo, los camiones de transporte de ganado deben pagarlo aun para hacer un flete de 5 kilómetros. La verdad es que ya no se puede.

Esta situación ha prohibido la libre circulación de la población por las rutas nacionales. Entendemos que, de una vez por todas, se debe buscar una solución que sea igual para todos, sin discriminar a nadie en forma arbitraria. Digo esto porque si hay una bonificación o exoneración -como sabemos que hay en distintos puestos de peaje- debe extenderse a todos, pero no a unos y a otros no.

Esperamos que se dé una solución rápida y concreta, pero no a paños tibios, es decir, que nos den una muestra y dentro de quince días tengamos que estar golpeándoles las puertas nuevamente para que los señores Senadores nos escuchen. Entonces exigimos que nos busquen una solución en forma rápida.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Represento la Coordinadora de Fray Bentos. Antes que nada debo pedir disculpas por haber llegado tarde, pero no podíamos eludir otras tareas.

No voy a repetir lo que han indicado quienes me precedieron en el uso de la palabra al plantear la inquietud de cada coordinadora -que compartimos- en donde cada uno detallaba las particularidades de cómo ha golpeado muy fuertemente la megaconcesión, por la instalación de peajes en diferentes zonas.

Prácticamente, ha repercutido tanto en lo económico, como en lo social y en lo turístico. Son realidades que está viviendo el pueblo uruguayo y que no pueden escapar a nadie.

El peaje es una consecuencia de la megaconcesión; esto es algo que venimos repitiendo en todos los ámbitos. Por lo tanto, cuando decimos "no a los peajes de la megaconcesión" también estamos diciendo "no a la megaconcesión como tal"; no a esta ni a una parecida.

Lo que creemos es que esto, que aparentemente tiene la forma de querer gerenciar mejor el mantenimiento de las rutas, es, lisa y llanamente, una privatización -o una concesión, como se llama ahora; palabra nueva que se ha impuesto- es vender el patrimonio uruguayo. Quizá, en algún momento, como decía el compañero de Mercedes, estas rutas pasarán a ser patrimonio del Fondo Monetario Internacional o del Banco Mundial por las deudas mantenidas por quienes solicitan los préstamos.

Insistimos para que este órgano legislativo haga rever el tema de la megaconcesión, que realice una profunda discusión sobre la base, por supuesto, de lo que han sido estos dos meses en que ha venido funcionando. Me refiero al funcionamiento de la megaconcesión desde el 20 de enero a la fecha, para que se vea qué tenemos, qué hay, qué ha dejado y qué es lo que nos depara en el futuro. Apostamos al Parlamento, que -sabemos- tiene las facultades para rever y discutir todo esto en profundidad. Lo mismo planteamos en la Comisión correspondiente de la Cámara de Representantes. Por lo tanto, exhortamos a los señores Senadores a que vean esto con sus pares a los efectos de llegar a una pronta solución para el pueblo uruguayo y, principalmente, para el interior, que ha sido tan afectado por la megaconcesión.

SEÑOR REYES.- Hemos escuchado con atención las distintas exposiciones que han realizado nuestros compañeros. Pensamos que a través de ellas los señores Senadores habrán podido apreciar una problemática bastante "jodida", y pido excusas por el término.

Nuestro compañero de Paysandú no ha podido concurrir, por problemas personales, pero todos sabemos que ese departamento también está enfrentando dificultades por este tema del peaje, inclusive a nivel de la salud, como ocurre en Santa Lucía. Creemos que hay responsables, que detrás de esto está el Ministro de Transporte y Obras Públicas, a quien hacemos netamente responsable, como cabeza del grupo que integra.

Queremos pedirles, porque seguramente hoy no vamos a tener tiempo de abordar toda la problemática, puesto que disponemos de muy poco tiempo, que nos dejen la puerta abierta para hacerles llegar datos. Por ejemplo, me acaban de hacer llegar un fax -que voy a dejar en la Comisión para que se investigue- en el que se manejan algunos nombres de quienes están atendiendo estas concesiones, esto, que parece algo -lo digo entre comillas- "digitado".

Respecto a Colonia, y como habitante de Nueva Helvecia, puedo decir que estuve trabajando con el Ministro Cáceres hace algunos años y se nos hicieron promesas que no se cumplieron nunca. Puedo hablar, también, de una obra que se iba a realizar cuando estaba estipulado que la ruta llegaría hasta el entronque con Ruta 2, entrada radial Rosario. Estamos hablando del antes y no del ahora; pero si lo hacemos del hoy, tenemos que decir que están por empezar el puente nuevo en Rosario. En realidad, me imagino que están terminado aquello que estaba pagado. Aclaro que soy comerciante y no profesional, pero reitero que en su momento escuché al Ministro.

Por otra parte, uno de nuestros compañeros en su momento grabó las instancias en las cuales esta Comisión estuvo hablando con el Ministro, quien hizo muchas promesas. Esa grabación se la vamos a traer a la Comisión. Quiero aclarar que el Ministro nunca nos dio una respuesta.

También tengo este documento que contiene aspectos que se deben investigar.

En definitiva, ¿por qué queremos que renuncie el Ministro y, a instancias de eso, que se eliminen los peajes? Porque desde hace años que el Ministro no cumple y en ese sentido vamos a seguir aportando pruebas. En ese sentido, quiero reiterar que no somos profesionales; simplemente, somos comerciantes, tamberos, etcétera. Somos gente de tierra adentro -no de la metrópolis- que vemos cómo se sufre con esto. Tenemos el deber de mantener a nuestras familias, a nuestros hijos y construir el futuro de la Patria.

Por esta razón quiero trasladar esta responsabilidad que nosotros depositamos cada cinco años en ustedes. No somos nosotros quienes debemos "arreglar este pastel" sino que lo tienen que solucionar nuestros Representantes nacionales, democráticamente elegidos.

Por otra parte, ruego que sepan disculpar la mediocridad -no sé si es la palabra adecuada- en materia de asesoramiento legal, pero no contamos con ningún abogado o escribano por razones económicas. Esto lo hacemos con el alma y les pedimos que nos miren como lo que somos: gente de campaña. Somos como la gente de Montevideo, sufrimos como los de este departamento y pagamos, como todos.

Como dijo el compañero de Mercedes, este es un problema nacional. El país está pobre. Nosotros no estamos contra el progreso y es claro que queremos desarrollo. De los 1.200 kilómetros que tiene la megaconcesión para reparar, el 90% ya está arreglado y el único departamento que está faltando es Colonia. Obviamente, van a vivir por no sé sabe cuánto tiempo de arriba.

Por su parte, el compañero de Santa Lucía hizo notar, en la reunión que tuvimos en la Comisión de la Cámara de Representantes, que hace cinco años que están cobrando y llevan recaudados U$S 6:000.000, pese a lo cual esa ciudad se sigue inundando y fue la población la que aportó ese dinero, y sigue pagando.

Personalmente, esta situación me supera. En realidad, yo soy un laburante y no estoy para estas cosas. Sin embargo, esta situación me hizo reaccionar. Tengo tres hijas chicas y me pregunto: ¿qué futuro van a tener? Tienen la suerte de poseer la nacionalidad de su madre, que es italiana, pero yo no quiero que se vayan; quiero que se críen en este país al que adoro. Tengo 52 años de edad y pienso que el futuro todavía no ha llegado. Quiero que el futuro sea de los uruguayos. Entonces, la responsabilidad de revertir esta situación es de nuestros representantes.

Reitero la pregunta: ¿Por qué queremos la renuncia del Ministro? Porque se equivocó ahora y hace años que lo viene haciendo. Sobre esto tenemos mucho más documentación que les vamos a ir brindando a medida que los vayamos ubicando. Como verán, esto lo hacemos a corazón y a pulmón y se diría, por donaciones de informes.

¡Cómo no vamos a querer la renuncia de este señor! Su actuación es totalmente impopular.

Voy a aclarar algo. Esta mesa nacional, que está integrada por gente que no se identifica con ningún color político -aunque hay de todos los colores- desde luego que está pidiendo que se arreglen las cosas.

Me siento muy responsable por lo que está pasando. Voy a decir algo que puede resultar muy "jodido", porque me tengo que identificar como ciudadano. Soy de los equivocados, de los muy equivocados, que votó a este Ministro en esta segunda instancia. Por lo tanto, me siento responsable -no solamente ante los compañeros, sino ante todo el país- de haber cometido ese error gigante, y tengo todo el derecho del mundo de exigir que nuestros Legisladores lo saquen de su puesto y pongan a alguien que trabaje por la Patria.

No me voy a extender más en el tema de los peajes, que fue la gota que desbordó el vaso. Se sabe que esto viene por el mismo camino; es algo muy sistemático que se ha trazado de esta manera. No quiero ofender a nadie. Simplemente, quiero que los Legisladores "se pongan las pilas" y salgamos de este problema lo más pronto posible para que este país esté en condiciones. Por supuesto que estoy de acuerdo en que se haga lo que se tiene que hacer, pero vamos a restablecer los bolsillos, vamos a tratar de tener el poder adquisitivo necesario. Como decía el compañero, vamos a tratar de buscar recursos genuinos, que son la producción y el trabajo. Cuando tengamos todo eso nuevamente, cuando tengamos el país en marcha, cuando efectivamente se elabore una real ley de reactivación económica y nuestro país marche, ahí sí, ¡vamos arriba, todos juntos!

SEÑOR MICHELINI.- El planteo está muy claro. En estas Comisiones nosotros nos limitamos a escuchar, no abrimos opinión; en todo caso, formulamos preguntas para clarificar la situación. Luego, por supuesto, discutimos entre nosotros. Lo que sucede es que si cada uno de nosotros diera su opinión sobre cada tema, terminaríamos hablando nosotros y no escuchando a la gente que nos visita.

De cualquier manera, mi intervención es para aportar datos sobre los trámites de algunos proyectos planteados a nivel parlamentario que podrían ir en la dirección que ustedes mencionan.

Con respecto a la megaconcesión, hay un proyecto para la suspensión de la venta de las acciones -quedaría todo en manos del Estado- que figura entre los cinco o seis puntos del orden del día de la Comisión de Hacienda. Por lo tanto, en ese ámbito se discutirá el tema y esperemos que, por una opinión o por otra, la Comisión lo resuelva cuanto antes.

En cuanto al tema de la exoneración de peajes para las personas que viven en los alrededores de los puestos, se ha presentado un proyecto de ley en esta Comisión y aspiramos a incorporarlo cuanto antes al orden del día, lo que seguramente sucederá en la próxima sesión. Naturalmente, esperamos que haya mayoría a este respecto, pero también debemos aclarar que la iniciativa de exoneración es privativa del Poder Ejecutivo. Independientemente de eso, pretendemos que haya un pronunciamiento de la Comisión y luego, obviamente, del Senado, que tiene mucho más valor político y normativo, por lo menos hasta que se pronuncie la segunda Cámara, si así ocurre.

De todos los otros aspectos hemos tomado nota y la versión taquigráfica va a llegar a todos los señores Senadores, que seguramente también tomarán nota.

Con respecto a los pronunciamientos políticos vinculados a quien lleva adelante la titularidad de la Cartera, no nos vamos a expresar en el día de hoy, aunque naturalmente compartimos muchas de las inquietudes aquí planteadas.

SEÑOR VIRGILI.- Deseamos expresar que lo que nuestros visitantes han expresado consta en la versión taquigráfica y ella será enviada al señor Ministro, a quien vamos a pedir que concurra a este ámbito a informarnos acerca de qué razones tiene en cuanto a algunos de los aspectos que aquí se han planteado. Queremos saber cuál es el motivo por el que algunas personas están exoneradas del peaje y otras no, tal como ustedes han denunciado. Deseamos saber qué es lo que se exonera y qué no. Parecería que hay una especie de "acomodo", por decirlo de alguna manera. Estamos frente a una denuncia que, como tal, puede traer aparejado que se tome alguna medida.

Reitero que todo lo que han dicho nuestros visitantes se hará llegar al Ministerio y, por mi parte, les prometo que vamos a llamar al titular de la Cartera para conversar con él y analizar las soluciones factibles que nos pueda plantear.

Por nuestra parte, les prometemos eso, pero no sabemos qué puede surgir.

SEÑORA PRESIDENTA.- Antes de dar la palabra al señor Oscar Pérez, que me la ha solicitado, la Mesa desea destacar que en ocasión del receso parlamentario, a las reuniones de la Comisión Permanente -es decir, el Cuerpo que funciona durante los meses de enero y febrero- fue convocado el señor Ministro Cáceres para tratar estos temas.

A su vez, esta Comisión -sobre todo para tratar el tema de los vecinos y la comunidad de Paso de los Toros, antes de que se comenzaran a cobrar los peajes- recibió toda una documentación sobre el caso, e inclusive planos que muestran claramente -por eso anteriormente asentía con la cabeza cuando la señora Olga Vázquez hacía uso de la palabra- todos los hechos que se preveía que iban a suceder en función de la ubicación del peaje.

Precisamente, el último fin de semana estuvimos en el peaje entre Mercedes y Fray Bentos, e inclusive conocemos la situación en otros lugares, como por ejemplo lo que sucede con la ruta que va a Rosario.

Como decía el señor Senador Michelini, no vamos a dar nuestra opinión en este momento, puesto que no es de estilo que lo hagamos cuando concurren las delegaciones, no porque no tengamos posición tomada -la hemos expresado en el momento en que se discutió y se votó lo relativo a la megaconcesión- sino porque pensamos que hay prisa para ir resolviendo algunos temas, aun en la medida en que después se pueda avanzar más en profundidad sobre ellos. Hoy debemos atender una realidad urgente y, en ese sentido -como lo hace siempre- el señor Senador Orlando Virgili va a acompañar lo que digo en cuanto a que cuando hay urgencias hay que tratar de resolverlas, más allá de que después podamos discrepar o no con respecto a las medidas de más largo aliento.

SEÑOR PEREZ.- En mi calidad de representante de Santa Lucía, quisiera contestar al señor Senador Virgili en cuanto a la discriminación que existe entre San José, Florida y Santa Lucía, es decir, el departamento de Canelones. Por vivir en Santa Lucía veo que se está discriminando y perjudicando al departamento de Canelones, tanto a nivel comercial, como social, industrial y de salud. Soy defensor del departamento de Canelones y también advierto que se lo está perjudicando en lo que hace al turismo. Todo el este de Canelones está abocado al turismo en general, pero lo que se hace con respecto al turismo en San José y Santa Lucía está partiendo al medio al departamento.

El señor Senador Virgili sabe muy bien que la zona de Capurro, 25 de agosto y Cardal es una hermandad, una familia, que ha sido partida al medio y los pobladores de Santa Lucía siempre se sienten perjudicados. Una prueba de ello es que, en lo que tiene que ver con UTE, en las crecidas tenemos que dar una vuelta de 130 kilómetros para llegar a la zona de Ituzaingó. Otro tanto ocurre con los servicios de ANTEL y de OSE. Veo que existe una cuestión discriminatoria en estas cosas por lo que agradecería que fueran estudiadas a fondo.

SEÑORA VAZQUEZ.- En cuanto a lo que se ha mencionado sobre el conocimiento y sobre el hecho de que el señor Ministro expuso los planos, debo decir que si bien los movimientos comenzaron en enero, hubo una comisión anterior integrada por los vecinos de Sarandí del Yí, que fue a lo que realmente se refirió el Ministro. Pero no tuvo en cuenta el impacto que la cuestión produjo en la población de Paso de los Toros. Es probable que la tarjeta vecinal que propuso el señor Ministro haya servido a algunos vecinos, pero entre los pobladores en general de Paso de los Toros, la cosa impactó, reitero, de otra manera.

SEÑOR ESTRAMIL.- Creo entender que el señor Senador Virgili quiso saber por qué se planteó ese tipo de exoneración...

SEÑOR VIRGILI.- En realidad, como se dijo que se otorgaban exoneraciones a algunas personas y a otras no, se producía una dualidad de criterio. Entonces, pregunté si esa práctica es algo común o si se trata de una denuncia vaga.

En cuanto al tema de Santa Lucía, aclaro que cuando la señora Senadora Pou y yo tuvimos la reunión con el señor Ministro le planteamos el deseo de esa población, porque es algo que nos preocupa. No he estado en la zona y no tenía conocimiento de la situación, de lo contrario, no habría dejado de decir todo esto, porque creo que es algo de lo más ingrato. Una vez que la Senadora Pou me comunicó el problema, inmediatamente fue planteado al señor Ministro, por lo que podemos decir que el trámite ya está en marcha.

SEÑORA PRESIDENTA.- En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas les agradezco que nos hayan aportado estos elementos. Por supuesto, estamos a las órdenes para recibir cualquier tipo de material o para entablar cualquier comunicación que deseen con los miembros de este Cuerpo.

Si hay algo que podemos comprometer de la Comisión en su conjunto, tanto de los miembros presentes como de los que hoy no se encuentran porque tenían otras tareas en este momento, es que éste es un Cuerpo que -más allá de las diferencias político partidarias que existan entre sus integrantes- trabaja, y de manera conjunta. En consecuencia, lo que puedo comprometer, reitero, en nombre de la Comisión, sin lugar a dudas y sin consultar a nadie, es que habrá una preocupación y un seguimiento de este tema por parte de quienes la integramos.

SEÑOR MICHELINI.- Pienso que sería conveniente enviar la versión taquigráfica de lo conversado, no a la Mesa en conjunto, sino a cada uno de los miembros a los efectos de que conozcan las opiniones de nuestros visitantes, y que ello sea el inicio de su comunicación con esta Comisión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Así se hará, señor Senador, mediante el correo electrónico.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 15 y 55 minutos.)